



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

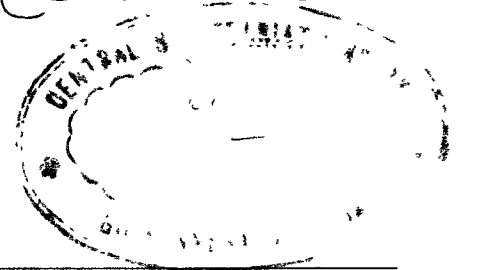
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 282]

नई दिल्ली, सोमवार, अक्टूबर 15, 2001/आश्विन 23, 1923

No. 282]

NEW DELHI, MONDAY, OCTOBER 15, 2001/ASVINA 23, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 15 अक्टूबर, 2001

सं. टीएएमपी/54/2001-जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 एवं 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास में एचआर कॉयलों तथा ढलवां लोहे के निर्यात के लिए घाटभाड़ा प्रभार में कमी तथा निःशुल्क दिवसों में वृद्धि के लिए मैसर्स इस्पात इंडस्ट्रीज लिमिटेड के अभ्यावेदन को अस्वीकार करता है।

अनुसूची

मामला सं० टीएएमपी/54/2001-जेएनपीटी

मैसर्स इस्पात इंडस्ट्रीज लिमिटेड

.....आवेदक

बनाम

जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास

.....प्रत्यर्थी

आदेश

(20 सितंबर, 2001 को पारित)

यह मामला जेएनपीटी पत्तन न्यास में एचआर कॉयलों और ढलवां लोहे के निर्यात के लिए घाटभाड़ा प्रभार में कमी तथा निःशुल्क दिवसों में वृद्धि के लिए मैसर्स इस्पात इंडस्ट्रीज लिमिटेड (आईआईएल) द्वारा दिए गए अभ्यावेदन से संबंधित है।

2.1 आईआईएल द्वारा अपने अभ्यावेदन में निम्नलिखित मुद्दे उठाए गए हैं :

- (i) वर्तमान में यह अपने डोल्बी कॉम्प्लेक्स, महाराष्ट्र में स्पंज लोहे, तप्त वेल्डित कॉयलें तथा ढलवां लोहे का निर्माण कर रहा है तथा संपूर्ण निर्यात जेएनपीटी से ही किया जाता है :

क्र.सं.	विवरण	निर्यातित मात्रा (मीट्रिक टन में)
(i)	स्पंज लोहा	5,45,254.00
(ii)	ढलवां लोहा (21 अगस्त, 2000 से 31 मार्च, 2001 तक हुए 4 लदान)	72,726.00
(iii)	एचआर कॉयले (30 सितंबर, 1999 से 31 मई, 2000 तक हुए 8 लदान)	1,05,288.36 (कुल निर्यात का 50% बैठता है)

- (ii) एचआर कॉयलो और ढलवां लोहे के निर्यात के लिए जेएनपीटी की वर्तमान दरों के मान के अनुसार घाटभाड़ा प्रभार क्रमशः 100 ₹ प्रति मीट्रिक टन तथा 90 ₹ प्रति मीट्रिक टन है , तथा इसने एचआर कॉयलों ढलवां लोहे के उपर्युक्त 12 लदानों के लिए 1,70,74,444/- ₹ का घाटभाड़ा प्रभार के रूप में जेएनपीटी को भुगतान किया है ।
- (iii) प्रति माह कम से कम 35,000 - 50,000 मीट्रिक टन एचआर कॉयलो तथा लगभग 25,000 मीट्रिक टन ढलवां लोहे के निर्यात की संभावना है ।
- (iv) इतने ज्यादा घाटभाड़ा प्रभार / विराम अवधि शुल्क की अदायगी में यदि कमी हो जाए तो अंतरराष्ट्रीय बाजार में ज्यादा प्रतियोगी होने का अवसर मिलेगा ; और इस प्रकार बहुमूल्य विदेशी मुद्रा प्राप्त हो सकेगी ।
- (v) जेएनपीटी में निर्यातित कार्गो पर घाटभाड़ा/ विराम प्रशुल्क मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) की तुलना में अधिक है ।
- (vi) इतना अधिक घाटभाड़ा जो निकासी लागत का लगभग 7% बैठता है, इसके प्रबंध के लिए चिंता का विषय है ।
- (vii) निम्नलिखित अतिरिक्त समस्याओं के कारण जेएनपीटी अधिक मंहगा पड़ता है :
- (क) जेएनपीटी में जलयानों के घाट पर जगह देने में देरी होने के कारण यह अपने क्रेताओं के साथ किए वायदे को पूरा नहीं कर पाता ।
- (ख) जेएनपीटी ने इसके एक परेषण से संबंधित 6.77 लाख ₹ के दण्ड स्वरूप बर्थ किराया प्रभार को जो परिवहनकर्ताओं (ट्रांसपोर्टर्स) की हड़ताल के कारण बर्थ के खाली पड़े रहने के कारण लगाया गया, माफ करने के उसके अनुरोध को नहीं माना जबकि एमबीपीटी ने इसी प्रकार की स्थिति में सभी निर्यातकों / आयातकों का विलंब शुल्क माफ कर दिया था ।
- (ग) क्योंकि उच्च टन भार वाले भारी भरकम कार्गो की 15 दिन की विराम अवधि पर्याप्त नहीं है । संपूर्ण निर्यातित मात्रा को एक बार में नहीं ले जाया जा सकता , तथा एक

दिन में 1500 - 2000 मीट्रिक टन से अधिक कार्गो नहीं ले जाया जा सकता । जेएनपीटी में 15 दिन के निःशुल्क अवधि के पश्चात् जलयानों पर लदान होने तक कार्गो पर विराम शुल्क लागता है जो बहुत अधिक हैं ।

एमवी गरटूड आलडेन डॉर्फ जलयान पर 4907.26 टन एचआर कॉयलो (इसके एक प्रेषण) का लदान करने के लिए विराम शुल्क के रूप में उसे लगभग 8.96 लाख रु० का भुगतान करना था । आयातको द्वारा जलयानों का समय से प्रबंध न कर पाने तथा परिवहनकर्ताओं की हड़ताल जैसे अपरिहार्य कारणों से विलंब शुल्क देना पड़ा ।

- (घ) एमवीपीटी में सभी निर्यातित कार्गो पर निःशुल्क अवधि समाप्त होने पर, प्रतिदिन के विलंब शुल्क के रूप में घाटभाड़े की केवल 40% राशि वसूल की जाती है तथा निर्यातित कार्गो के भंडारण के लिए निःशुल्क अवधि एक सप्ताह से बढ़ाकर 30 दिन कर दी गई है ।

यदि एमवीपीटी से 1.80 लाख मीट्रिक टन मात्रा भेजी जाती तो घाटभाड़े के रूप में केवल 19.50 लाख रुपये लगते ।

3. इस परिप्रेक्ष्य में इस्पात इंडस्ट्रीज लिमिटेड ने निम्नलिखित अनुरोध किया है :-

(i) घाटभाड़ा शुल्क कम करना -

- (क) एचआर कॉयलो के निर्यात के लिए 100/- रु० प्रति मीट्रिक टन से घटाकर 25/- रु० प्रति मीट्रिक टन करना ,
- (ख) ढलवां लोहे के निर्यात के लिए 90/- रु० प्रति मीट्रिक टन से घटाकर 20/- रु० प्रति मीट्रिक टन करना ,

(ii) इसका परेषणों के निर्यात के लिए निःशुल्क अवधि को 15 दिन से 30 दिन करना , तथा

(iii) दण्ड स्वरूप बर्थ किराया प्रभार वापिस करना ।

4.1 निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार, प्रस्ताव की एक-एक प्रति जेएनपीटी को और पतन प्रयोक्ताओं की सभी संबंधित प्रतिनिधि संस्थाओं को टिप्पणी हेतु भेजी गई थी । प्राप्ता टिप्पणियों का सार इस प्रकार है

जयाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी)

(i) एचआर कॉयलो के निर्यात के लिए घाटभाड़ा प्रभार 100/- रु० प्रति मीट्रिक टन से घटाकर 25/- रु० प्रति मीट्रिक टन करने तथा ढलवा लोहे के निर्यात के लिए 90/-रु० प्रति मीट्रिक टन से घटाकर 20/- रु० प्रति मीट्रिक टन करने का इस्पात इंडस्ट्रीज लिमिटेड (आईआईएल) का प्रस्ताव युक्तिसंगत नहीं लगता, अतः निम्न कारणों से यह स्वीकार नहीं है .

- (क) मार्च 1997 को विद्यमान घाटभाड़ा दर संशोधित नहीं है । एचआर कॉयल तथा ढलवा लोहे के आयात एवं निर्यात में क्रमशः 115/- रु० प्रति मीट्रिक टन एवं 100/- रु० प्रति मीट्रिक टन तथा 105/- रु० प्रति मीट्रिक टन एवं 90/- रु० प्रति मीट्रिक टन का अंतर है जिससे पता चलता है कि निर्यात राखर्धन के लिए पहले ही समुचित ध्यान दिया गया है ।

- (ख) सभी निर्यातकों पर लागू पत्तन की विद्यमान दरों के मान के अनुसार ही प्रभार वसूल किए जाते हैं, तथा इस्पात इंडस्ट्रीज लिमिटेड द्वारा गारंटीत यातायात का आश्वासन न दिए जाने तक पत्तन द्वारा निर्यातकों में भेद नहीं किया जा सकता।
- आईआईएल द्वारा गारंटीत यातायात पर इस्पात इंडस्ट्रीज लिमिटेड (आईआईएल) के निर्यातों पर छूट देने के लिए एक पृथक प्रस्ताव पर आईआईएल और पत्तन द्वारा परस्पर विचार किया जा सकता है।
- (ग) घाटभाड़े शुल्क में इतनी अधिक कमी प्रस्तावित करने के लिए निर्यात संवर्धन ही अकेला आधार नहीं हो सकता, इसके लिए अन्य कारण भी होने चाहिए।
- (घ) जेएनपीटी का बल्क टर्गिनल पहले ही नुकसान उठा रहा है, अतः विद्यमान घाटभाड़े की दरों में कमी पर विचार करना पत्तन के हित में नहीं है।
- (ii) कार्गो की निःशुल्क अवधि 15 दिन से बढ़ाकर 30 दिन किए जाने का आईआईएल का अनुरोध न्यायोचित नहीं है और इसीलिए निम्न कारणों से स्वीकार्य नहीं है :
- (क) पत्तन द्वारा निर्यातों के उचित संवर्धन हेतु पहले ही निर्यात कार्गो के लिए 15 दिन की तथा आयात कार्गो के लिए 7 दिन की निःशुल्क अवधि की अनुमति दी गई है।
- (ख) आईआईएल द्वारा 1.80 लाख मीट्रिक टन कार्गो पर विराम समय शुल्क के रूप में कुल 14,77,935/- ₹ का भुगतान किया गया जिसका औसत (आईआईएल द्वारा उल्लिखित 12419.32 ₹ प्रति मीट्रिक टन एफओबी की तुलना में) 8.21 प्रति मीट्रिक टन है जो नगण्य लगता है तथा इससे यह पुष्टि होती है कि वर्तमान निःशुल्क अवधि पर्याप्त है।
- (iii) एमवी गारटूड ओल्डेन डर्फ जलयान पर लगाए गए 8,95,933/- ₹ के विराम शुल्क की वापसी का आईआईएल का दावा न्यायोचित नहीं है क्योंकि कार्गो (अर्थात् इस्पात कॉयलो) को लाने वाले जलयान ने जेएनपीटी पर 21 दिसंबर, 1999 को लंगर डाला था जबकि परिवहनकर्ताओं की हड़ताल 20 अक्टूबर, 1999 से 27 अक्टूबर, 1999 के दौरान हुई थी।
- पत्तन द्वारा लगाए गए विराम संबंधी शुल्क को माफ करने के लिए विदेशी क्रेता द्वारा परेषण के लिए जलयान की व्यवस्था में देशी को वैध कारण नहीं माना जा सकता अतः यह स्वीकार्य नहीं है।
- (iv) एमवी जहाजरानी जलयान पर 6,77,000/- ₹ के दण्ड स्वरूप बर्थ किराया प्रभार की वापसी के लिए आईआईएल का दावा न्यायोचित नहीं है; अतः यह निम्न आधारों पर स्वीकार्य नहीं है :
- (क) उक्त जलयान के लिए वास्तविक बर्थ किराया शुल्क 3,84,845/- ₹ दिया गया था न कि 6,77,000/- ₹ जैसा कि आईआईएल ने उल्लेख किया था।
- (ख) परिवहनकर्ताओं की कथित हड़ताल (20 अक्टूबर, 1999 से 27 अक्टूबर, 1999 तक) के कारण कार्गो के संचालन पर वास्तव में कोई खास प्रभाव नहीं पड़ा था क्योंकि उक्त जलयान ने 26 अक्टूबर, 1999 को लंगर डाला था तथा 30 अक्टूबर, 1999 को प्रस्थान किया था। 12081.33 मीट्रिक टन एचआर कॉयलों के भार वाले समस्त कार्गो को पत्तन में 19 अक्टूबर, 1999 से 30 अक्टूबर, 1999 के बीच लाया गया था, तथा (12081.33 मीट्रिक टन की कुल मात्रा में से) केवल 8153.94 मीट्रिक टन ही उक्त हड़ताल अवधि के दौरान पत्तन में लाया गया था।

इस्पात कौयलों के लदान में देशी का मुख्य कारण हड़ताल नहीं बल्कि जेटीआईआईएल का खराब निरीक्षण था ।

- (ग) लदान कार्यों को बंद करने के लिए अधिसूचित प्रशुल्क के अनुसार ही दण्ड स्वरूप बर्थ किराया प्रभार लगाया गया था तथा परिवहनकर्ताओं की हड़ताल जैसे कारणों से विद्यमान दरों में बर्थ किराया प्रभार माफ करने का प्रावधान नहीं है, लेकिन पत्तन पर आरोपित कारणों पर विचार किया जा सकता है ।

मुंबई कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (बीसीएचएए)

- (i) यह घाटभाड़े तथा अन्य प्रहस्तन प्रभारों के संबंध में विविध पत्तनों के बीच समानता बनाए रखने के लिए आईआईएल द्वारा दिए गए कारणों से सहमत नहीं है । भारी पूंजी लागत से जेएनपीटी का निर्माण किया गया है जबकि एमबीपीटी के साथ ऐसा नहीं है ।

एक स्वचालित यांत्रिक तरीके से कंटेनर बंद कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए जेएनपीटी का डिजाइन एवं निर्माण किया गया है ; तथा इसे वाहित्र (कंवेयर) बेल्ट सिस्टम तथा साइलो के माध्यम से भारी कार्गो का प्रहस्तन करने के अनुकूल बना लिया गया है और इसका विकास बड़ी मात्रा में पूंजी लगाकर किया गया है ।

- (ii) आईआईएल द्वारा लगभग 50,000 टन कार्गो का निर्यात किया जाएगा, यह मानकर जेएनपीटी एचआर कौयलों तथा ढलवां लोहे के लिए 50/- ₹0 प्रति टन की समान दर पर विचार कर सकता है तथा इसके दिन दूनी रात चौगुनी गति से बढ़ने की आशा है ।
- (iii) निःशुल्क अवधि को 15 दिन से बढ़ाकर 30 दिन करने का आईआईएल का अनुरोध सदाशयी पूर्ण नहीं है क्योंकि आयातको/निर्यातकों को यह सुनिश्चित करना होता है कि कम से कम सीमित अवधि में पोत लदान कर दिया जाएगा ; तथा पत्तन परिसरों को गोदाम की तरह प्रयोग नहीं करेंगे। अतः 50,000 टन पार्सल आकार के पोत लदान का प्रहस्तन करने के लिए 15 दिन की निःशुल्क अवधि पर्याप्त है ।

4.2 मुंबई वाणिज्य एवं उद्योग मंडल, पश्चिम भारत पोतवणिक संघ तथा मुंबई एवं न्हावा शेवा शिप एजेंट एसोसिएशन ने कोई टिप्पणी नहीं भेजी है ।

5. मुंबई में जेएनपीटी कार्यालय में 4 सितंबर, 2001 को इस मामले की संयुक्त सुनवाई हुई । संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निवेदन प्रस्तुत किए गए ।

इस्पात इंडस्ट्रीज लिमिटेड (आईआईएल)

- (i) आईआईएल द्वारा अधिकांशतः जेएनपीटी के माध्यम से ही कई उत्पाद निर्यात किए जाते हैं । जेएनपीटी को यह ध्यान रखना चाहिए तथा उसे कुछ विशेष रियायत देनी चाहिए ।
- (ii) एमबीपीटी में 30 दिन की निःशुल्क अवधि है जबकि जेएनपीटी में 15 दिन की निःशुल्क अवधि है। निःशुल्क अवधि बढ़ाई जानी चाहिए ।
- (iii) अन्य पत्तनों की तुलना में जेएनपीटी में विराम अवधि शुल्क अधिक है ।
- (iv) जेएनपीटी में निःशुल्क अवधि पर्याप्त होने के कारण 50% एचआर कौयल एमबीपीटी के माध्यम से निर्यात होती है ।

- (v) परिवहनकर्ताओं की हड़ताल के समय हुए विलंब के लिए दण्ड स्वरूप बर्थ किराया प्रभार लगाया गया था। कृपया हमारे विवरण की दुबारा जाच कीजिए।
- (vi) हंग एचआर कॉयलो का निर्यात बजरो के माध्यम से नहीं करते। हमे धर्मांतर पत्तन से उन्हे भेजने की कुछ समानान्तर व्यवस्था की थी लेकिन वह प्रभावी नहीं हुई।

जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी)

- (i) विराम अवधि शुल्क पर्याप्त है और समस्त कार्गो आराम से संचालित हो रहा है। यदि आईआईएल को 'परिवहन शर्तें' मंजूर नहीं है, तब यह किराया शर्तों का विकल्प चुन सकती है।
- (ii) दण्ड स्वरूप बर्थ किराया पूर्णरूपेण न्यायोचित है।
- (iii) आईआईएल 'प्राथमिकता बर्थिंग' की हकदार नहीं है, फिर भी हम बर्थिंग पूर्व विलंब को दूर करने में उनकी सहायता करते हैं।
- (iv) घाटभाड़ा 4 वर्ष पहले निर्धारित किया गया था, अंतिम सशोधन 1997 में किया गया था। अब इसमें वृद्धि करने की गुंजाइश है, कमी की नहीं।
- (v) एचआर कॉयलो के लिए पर्याप्त स्थान रखा गया है तथा विराम अवधि के बारे में कोई भी वैध शिकायत नहीं हो सकती।
- (vi) आईआईएल के जलयानों को जगह देने के लिए हमे अपने लगरगाह पर 7 करोड़ रु० खर्च करने पड़े।

6 इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के सदर्थ में तथा सयुक्त सुनवाई के दौरान दिए गए तर्कों के आधार पर निम्नलिखित स्थिति उभरती है

- (i) (क) याचिकाकर्ता गैसर्स इस्पात इंडस्ट्रीज लिमिटेड (आईआईएल) जेएनपीटी का एक महत्वपूर्ण प्रयोक्ता है। एचआर कॉयलो तथा ढलवा लोहे के निर्यात की बढ़ती प्रवृत्ति का देखते हुए आईआईएल का जेएनपीटी का उभरता हुआ बृहत् प्रयोक्ता कहा जा सकता है।
- (ख) याचिकाकर्ता का यह दावा कि वह एमबीपीटी की अपेक्षा जेएनपीटी के प्रयोग को प्राथमिकता देता है तथ्यों के आधार पर सही नहीं है। आईआईएल सही मौसम होने पर अभी भी एमबीपीटी का प्रयोग करता है। खराब मानसून होने पर ही जेएनपीटी को वरीयता दी जाती है। निकट भविष्य में यह स्थिति काफी बदल सकती है, लेकिन यह पत्तन स्तर पर निष्पादन के सदर्थ में नहीं बल्कि परियोजना के लिए उत्तरदायी सभी आर्थिक घटकों के सदर्थ में होगी।
- (ii) याचिकाकर्ता के निर्यातों की शासी अंतरराष्ट्रीय बाजार दशाओं के बारे में दिए गए उनके सदर्थ भी बहुत सार्थक नहीं हैं। पत्तन न्यास विभिन्न प्रयोक्ताओं के व्यापार अर्थशास्त्र के अनुसार अपने शुल्क निर्धारित नहीं कर सकता। यदि ऐसा होता है तो निर्यात के लिए अनुकूल दशाएँ होने पर निर्गत पत्तन न्यास के लाभ में भागीदार होना चाहेंगे। प्रशुल्क सेवाओं के लिए दिया जाने वाला 'शुल्क' है। यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि 'शुल्क' एव सेवा का बीच मूआवजा हो।

(iii) याचिकाकर्ता ने निम्न मदों में घाटभाड़े में कमी करने का अनुरोध किया है :-

- (क) एचआर कॉयलों के निर्यात के लिए 100/- ₹0 प्रति मीट्रिक टन से बढ़ाकर 25/- ₹0 प्रति मीट्रिक टन करना, तथा ;
- (ख) ढलवां लोहे के निर्यात के लिए 90/- ₹0 प्रति मीट्रिक टन से घटाकर 20/- ₹0 प्रति मीट्रिक टन करना ।

यह अनुरोध विनम्र तर्क के रूप में किया गया है । इसलिए कोई समुचित प्रस्ताव तैयार नहीं किया गया है । याचिकादाता को इसके पक्ष में उचित तर्कों तथा विवरणों सहित तर्कसंगत कारण बताने होंगे ।

जैसा कि जेएनपीटी द्वारा भी कहा गया है, यहां पर इस तथ्य को भी मानना संगत होगा कि जो एनपीटी में घाटभाड़ा दरें मार्च, 1997 में निर्धारित की गई थीं । निर्धारित 2 वर्षीय प्रशुल्क चक्र के अनुसार इन दरों का संशोधन/ की समीक्षा की जानी है । कीमतों की सामान्य प्रवृत्ति के परिप्रेक्ष्य में, किसी भी संशोधन/समीक्षा में इन दरों के बढ़ने या उतनी ही रहने की संभावना है ; इनमें कमी की आशा करना तर्कसंगत नहीं होगा ।

- (iv) आईआईएल ने इस बात पर जोर दिया है कि वह जेएनपीटी के माध्यम से यथेष्ट मात्रा में कई उत्पादों का निर्यात करता है । इससे पता चलता है कि वह इस स्थिति में विशेष रियायत के तौर पर घाटभाड़े में कुछ कमी की आशा करता है । इस दृष्टि से यदि यातायात की मात्रा के संदर्भ में रियायत के लिए अनुरोध किया गया है, तो याचिकाकर्ता को मात्रा में छूट के लिए प्रस्ताव तैयार करना होगा । पत्तन न्यासों के लिए मात्रा छूट की संकल्पना नवीन नहीं है ; तथा इस मामले में भी महत्वपूर्ण रूप से जेएनपीटी ने ऐसी व्यवस्था करने में अपनी सहमति दर्शाई है ।
- (v) निर्यातों को बढ़ावा देने के रूप में निःशुल्क अवधि को 15 दिन से बढ़ाकर 30 दिन करने का अनुरोध ऐसी कोई नवीन मुद्दा नहीं है जिस पर कोई विशेष जोर दिया गया हो । जेएनपीटी निर्यातों को बढ़ावा देने के लिए पहले ही आयात कार्गो के लिए 7 दिन की निःशुल्क अवधि की तुलना में निर्यात के लिए 15 दिन की निःशुल्क अवधि प्रदान करता है । उल्लिखित 12 पोत लदानों में से 11 में याचिकाकर्ता ने कार्गो प्रचालन समय से पूरा किया है । तथा जैसा कि जेएनपीटी द्वारा कहा गया है कि आईआईएल द्वारा अपने निर्यात लदानों पर विराम अवधि शुल्क के रूप में (1,419.32 ₹0 प्रति मीट्रिक टन एफओबी कीमत की तुलना में) लगभग 8.20 ₹0 प्रति मीट्रिक टन औसतन का भुगतान किया गया जो बहुत ही मामूली है । इससे पता चलता है कि विद्यमान विराम अवधि पर्याप्त है ।
- (vi) **दण्ड स्वरूप बर्थ किराया प्रभार वसूलने के प्रावधान में संशोधन करने के अनुरोध के संदर्भ में,** यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि अधिसूचित प्रशुल्क के अनुसार अर्थात् लदान कार्यों को रोकने के लिए ही दण्ड स्वरूप प्रभार लगाया गया है । इस मामले में निम्नलिखित मुद्दे प्रासंगिक हो सकते हैं :
 - (क) स्वीकृत मार्गनिर्देशों के अनुसार पत्तन न्यास द्वारा किए गए विलंब के लिए प्रयोक्ताओं को जिम्मेदारी नहीं ठहराया जा सकता ।

इस मामले में, परिवहनकर्ताओं की हड़ताल के लिए जेएनपीटी जिम्मेदार नहीं है ; तथा विलंब को रोकने के लिए संबद्ध परिवहनकर्ताओं पर इसका कोई नियंत्रण नहीं है । इस नाते, विलंब को जेएनपीटी पर आरोपित करना तर्कसंगत नहीं होगा ।

- (ख) जैसा कि जेएनपीटी द्वारा दिए गए विवरणों से दृष्टव्य है कि हड़ताल अवधि के दौरान संदर्भित परेषण का केवल एक अंश ही पत्तन में लाया गया था, अन्य अंश हड़ताल से बिल्कुल भी प्रभावित नहीं हुए थे। इस तथ्य के अलावा, जैसा कि पहले भी बताया गया था, स्वीकृत मार्गनिर्देशों में पत्तन द्वारा किए गए विलंब को ही मान्यता दी गई है, इस मामले में इस्पात कॉयलो के लदान में विलंब का मुख्य कारण जेट्टी पर आईआईएल का खराब निरीक्षण था।
- (ग) दस्तावेजों में दी गई सूचना अस्पष्ट है, याचिकाकर्ता को निर्यातित कार्गो बजरो के द्वारा भेजना था ट्रकों के द्वारा नहीं। यदि ऐसा है, तो परिवहनकर्ताओं की हड़ताल इस मामले से किसी भी तरह संबद्ध नहीं है। लेकिन, संयुक्त सुनवाई के दौरान यह स्पष्ट किया गया था कि याचिकाकर्ता ने एचआर कॉयलों को बजरो से भेजने की समानांतर व्यवस्था करने की केवल योजना ही बनाई थी, लेकिन जैसा कि विदित है, कार्गो को ट्रकों द्वारा ही भेजा गया। फिर भी, जैसा कि पहले कहा गया है, प्रयोक्ता द्वारा काम पर लगाए गए तृतीय पक्ष के कारण हुए विलंब के लिए पत्तन को जिम्मेदार नहीं ठहराया जा सकता, परिवहनकर्ताओं की हड़ताल से पत्तन का कोई लेना देना नहीं है।

7.1 परिणामस्वरूप, तथा उपर दिए गए कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, आईआईएल द्वारा दायर की गई याचिका का कोई अर्थ नहीं रह जाता और इसे तदनुसार निरस्त किया जाता है।

7.2 जैसा कि ऊपर पैरा 6(iv) में बताया गया है, आईआईएल को मात्रा में छूट लेने के लिए एक प्रस्ताव तैयार करने के लिए जेएनपीटी से बात करनी चाहिए। जब कभी ऐसा होगा और तत्पश्चात् जेएनपीटी से प्रस्ताव प्राप्त होगा तो इस पर पृथक् रूप से विचार किया जाएगा। ऐसी अनिश्चित आकस्मिकता के संदर्भ में इस मामले को लंबित रखने की कोई आवश्यकता नहीं है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[सं. विज्ञापन/143/असाधारण/2001]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 15th October, 2001

No. TAMP/54/2001-JNPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby rejects the representation of M/s. Ispat Industries Limited for reduction in the wharfage charges and enhancement of free days at the Jawaharlal Nehru Port Trust for export of HR coils and pig iron as in the Order appended hereto.

SCHEDULE**Case No. TAMP/54/2001-JNPT****M/s. Ispat Industries Limited**

Applicant

V/s.

The Jawaharlal Nehru Port Trust

Non-Applciant**ORDER**

(Passed on this 20th day of September 2001)

This case relates to a representation received from M/s. Ispat Industries Limited (IIL) for reduction in the wharfage charges and enhancement of free days at Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for export of HR coils and Pig iron.

2.1. The IIL has made the following points in its representation:

- (i). Presently, it is manufacturing Sponge iron, Hot Rolled coils and Pig iron at its Dolvi Complex in Maharashtra and the entire exports as stated below are effected through the JNPT:

Sl. No.	Description	Quantity exported (In Metric Tonnes)
(i).	Sponge iron	5,45,254.00
(ii).	Pig iron (4 shipments effected during the period from 21 August 2000 to 31 March 2001)	72,726.00
(iii).	HR coils (8 shipments effected during the period from 30 September 1999 to 31 May 2000)	1,05,288.36 (Constitutes 50% of the total exports)

- (ii). The wharfage charges as per the existing Scale of Rates of the JNPT for export of HR coils and Pig iron are Rs.100/- PMT and Rs.90/- PMT respectively; and, it has paid an amount of Rs.1,70,74,444/- to the JNPT towards wharfage for its abovementioned 12 shipments of HR Coils/Pig iron.
- (iii). It is expected that the exports of HR coils shall gain momentum to reach a level of at least 35,000 - 50,000 Metric Tonnes (MT) per month; and, the export of pig iron is also likely to be around 25000 MT.
- (iv). The payment of such heavy wharfage/dwell time charges, if avoided shall give it an edge to be more competitive in the international market; and hence, in earning precious foreign exchange.
- (v). The wharfage/dwell time charges levied at the JNPT on the export cargo are higher than those levied at the Mumbai Port Trust (MBPT).
- (vi). This high incidence of wharfage, which comes to approximately 7% of the clearance cost, has become a matter of concern to its management.
- (vii). The JNPT has become more costlier on account of following additional problems:
- (a). Delay in the berthing of vessels at the JNPT refrains it to keep its commitment to the buyers.

325467/2001-2

- (b). The JNPT did not consider its request to grant waiver of the penal berth hire charges of Rs.6.77 lakhs relating to one of its consignments, which was levied due to idling of berth on account of transporter's strike; whereas, the MBPT did waive the demurrage charges in a similar situation to all the exporters /importers.
- (c). Dwell time period of 15 days is not sufficient, as due to the voluminous nature of the cargo having high tonnage, the entire export quantity cannot be moved at one go; and, a maximum of 1500-2000 MT can be moved in a day. The cargo attracts the dwell time charges after a free period of 15 days till loaded onto the vessel, which are very high at the JNPT.

It had to pay around Rs.8.96 lakhs towards dwell time charges for (one of its consignment) loading of 4907.26 tonnes of HRC coils on a vessel MV GERTRUDE OLDENDORFF. The demurrage occurred due to unavoidable reasons like the inability of the importers to arrange vessel in time and transporters' strike.

- (d). The MBPT levies only 40% of the wharfage tariff as demurrage charges per day after expiry of the free period for all export cargoes; and also, the free period allowed for storage of export cargo has been increased from one week to 30 days.

Had this quantity of 1.80 lakhs MT moved through the MBPT, wharfage charges would have been Rs.19.50 lakhs only.

3. In this backdrop, the IIL has requested the following:

- (i). To reduce the wharfage charges –
 - (a) for export of HR coils from Rs.100/- PMT to Rs.25/- PMT;
 - (b) for export of Pig iron from Rs.90/- PMT at Rs.20/- PMT;
- (ii). To enhance the free time period from 15 days to 30 days for exports of its consignments; and,
- (iii). To refund the penal berth hire charges.

4.1. In accordance with the procedure prescribed, a copy of the proposal was forwarded to the JNPT and all the concerned representative bodies of port users for comments. The comments received are summarised below:-

Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT)

- (i). The proposal of the IIL to reduce the wharfage charges for export of HR coils from Rs.100/- PMT to Rs.25/- PMT and for export of Pig iron from Rs.90/- PMT to Rs.20/- PMT does not seem to be reasonable and hence not acceptable because of following reasons:
 - (a). The existing wharfage rates are as of March 1997 without any revision. The difference in the rates of HR coils and Pig iron for imports and exports being Rs.115/- PMT & Rs.100/- PMT and Rs.105/- PMT & Rs.90/- PMT respectively indicates that due consideration to export promotion is already given.
 - (b). The charges are levied as per the existing Scale of Rates of the Port applicable to all the exporters; and, the port cannot discriminate between the exporters unless a particular level of traffic is guaranteed by the IIL. A separate proposal for allowing rebate on exports of the IIL can be worked out mutually by the port and the IIL based on the guaranteed traffic assured by the IIL.

- (c). Export promotion cannot be the only basis for proposing such a huge reduction in the wharfage charges; there are other factors also.
 - (d). Since the bulk terminal of the JNPT is already suffering losses, consideration for reduction of existing wharfage rates will be detrimental to the interest of the port.
- (ii). The request of the IIL to increase the free period of the cargo from 15 days to 30 days does not seem to be justifiable and hence not acceptable on account of following reasons:
- (a). The port is already allowing a free period of 15 days for export cargo and 7 days for import cargo, giving due consideration to the exports.
 - (b). The total dwell time charges paid by the IIL on export of 1.80 lakhs MT of cargo are Rs.14,77,935/- and the average comes to Rs.8.21 PMT, (as against Rs.12419.32 PMT FOB price mentioned by the IIL) which seems negligible and confirms that the existing free period is sufficient.
- (iii). The claim of the IIL for refund of dwell time charges of Rs.8,95,937/- levied on the vessel MV GERTRUDE OLDENDORFF is not justified as the vessel carrying the subject cargo (i.e. steel coils) was berthed at JNPT on 21 December 1999, whereas the transporters' strike had taken place during the period from 20 October 1999 to 27 October 1999.
- The delay in arranging the vessel for the subject consignment by the foreign buyer is not a valid reason for grant of waiver of dwell time charges levied by the port and hence not acceptable.
- (iv). The claim of IIL for refund of penal berth hire charges of Rs.6,77,000/- for vessel M V Jagrani does not seem justifiable; and hence, not acceptable on the following grounds:
- (a). The actual berth hire charges paid for the said vessel were Rs.3,84,845/- and not Rs 6,77,000/- as mentioned by the IIL
 - (b). The movement of the cargo was not substantially affected by the said transporter's strike, (from 20 October 1999 to 27 October 1999) as the above stated vessel was berthed on 26 October 1999 and sailed on 30 October 1999. The entire cargo weighing 12081.33 MT of HR coils was brought into the port during the period from 19 October 1999 to 30 October 1999; and, only 8153.94 MT (from out of the total quantity of 12081 33 MT) was brought into the port during the said strike period.
- The main reason of delay in loading of steel coils was not strike, but the poor supervision of the IIL at the jetty.
- (c). The penal berth hire charges were levied as per the notified tariff for stoppage of loading operations and there is no provision in the existing Scale of Rates for waiver of the berth hire charges for reasons like transporters' strike, but for the reasons attributable to the port

Indian Merchant Chamber (IMC)

The IMC has mentioned that it has no comments to offer.

Bombay Custom House Agents' Association (BCHAA)

- (i). It does not agree with the submissions made by the IIL with regard to maintenance of parity amongst various Ports with respect to wharfage and other handling charges. The JNPT has been constructed by incurring huge capital costs, which is not the case with MBPT.

The JNPT was conceived and designed to handle the containerised cargo in an automated mechanised manner; and, has been adapted to handle the bulk cargo through Conveyor Belts System and Silos, developed at a large capital expense.

- (ii). The JNPT can consider a flat rate of Rs.50/- per tonne for handling HR coils and Pig iron assuming that approximately 50,000 tonnes of cargo shall be exported by the IIL and the same is expected to increase by leaps and bounds.
- (iii). The request of the IIL to increase the free time from 15 days to 30 days is not a bonafide request since exporters/importers must ensure that the shipments are effected within the shortest period possible; and, shall not use Port premises as a warehouse. Hence 15 days time period is sufficient to handle a shipment of 50,000 tonnes parcel size.

4.2. The Bombay Chamber of Commerce & Industry, the Western India Shippers Association, and the Mumbai and Nhava-Sheva Ship Agents Association have not sent any comments.

5. A joint hearing in this case was held on 4 September 2001 at the JNPT Office in Mumbai. At the joint hearing the following submission were made:

M/s. Ispat Industries Limited (IIL)

- (i). The IIL exports many products, mostly through the JNPT. The JNPT must recognise this and give some special consideration.
- (ii). The MBPT gives 30 days free period, whereas the JNPT gives only 15 days. The free period must go up.
- (iii). The dwell time charges at the JNPT are higher if compared to other ports.
- (iv). 50% of the HR coils are exported through MBPT. This is because of inadequate free time available at JNPT.
- (v). The penal berth hire charges were suffered due to the delays occurred at the time of transporters strike. Please check our details again.
- (vi). We do not export HR coils through barges. We had only made some parallel arrangements to move them from Dharmatar port; but, never operated.

Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT)

- (i). The dwell time given is adequate and all cargoes are moving smoothly. If the 'transit terms' does not suit the IIL, it can opt for 'rental terms'.
- (ii). Penal berth hire is fully justified.
- (iii). The IIL is not entitled to 'Priority berthing', even then we help them out to avoid pre-berthing delays.
- (iv). Wharfage was fixed 4 years ago; last revision was done in 1997. There will be a scope for increase, not for reduction.

- (v). Sufficient space has been kept for HR coils and there can be no legitimate complaint about dwell time.
- (vi). We had to spent Rs.7 crores to maintain our anchorage for IIL vessels to come.

6. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and based on the arguments advanced at the joint hearing, the following position emerges:

- (i). (a). The Petitioner, M/s. Ispat Industries Limited (IIL), is not an insignificant user of the JNPT. Given the increasing trend of export of HR Coils and Pig Iron, the IIL can be said to be emerging as a major user of the JNPT.
- (b). The Petitioner's claim about preferring the JNPT to the Mumbai Port Trust (MBPT) is not really borne out by facts. The IIL does still use the MBPT during the fair weather period; the JNPT is preferred more during the rough monsoon time. This position may well change in the near future; but, that will be with reference to overall economic factors governing the project and not only attributable to port-level performance.
- (ii). References by the Petitioner to international market conditions governing their exports are not very relevant. A Port Trust cannot be expected to fix tariffs with reference to the economics of businesses of different users. If this is to happen, then, when conditions are favourable for exports, exporters will have to be required to share the benefits with Port Trusts! Tariff, it has to be recognised, is a 'fee' for a 'service'. It has to be ensured that there is a *quid pro quo* between the 'fee' and the 'service'.
- (iii). The Petitioner has requested for a reduction of the wharfage –
 - (a) for export of HR Coils from Rs.100/-PMT to Rs.25/- PMT; and,
 - (b) for export of Pig Iron from Rs.90/- PMT to Rs.20/- PMT.

This request has been made in the shape of a bland plea. There is no properly formulated proposal for the same. The Petitioner will have to make out a reasonable case with proper justifications and details in support.

As has been stressed by the JNPT, it is relevant here to recognise also the fact that wharfage rates in the JNPT were last fixed in March 1997. Given the prescribed 2-year tariff-cycle, this rate can surely be said to be overdue for review/ revision. In the backdrop of the normal trend of costs, in any review/revision, a reasonable expectation will be for these rates either to go up or (at least) to stay where they are; it will not be reasonable to expect them to go down.

- (iv). The IIL has stressed the point that it exports many products in substantial quantities through the JNPT. This indicates that the IIL expects some reductions in the wharfage out of a special consideration of this position. Seen in this light, if the request is for concessions with reference to the quantum of traffic, then, the Petitioner must formulate a proposal for a volume discount. The concept of volume discounts is not new to Port Trusts; and, significantly, in this case also, the JNPT has indicated a readiness to negotiate such an arrangement.
- (v). The request for enhancement of the free period from 15 days to 30 days as an encouragement to exports cannot be seen as a new issue having any particular force. The JNPT already gives special consideration to exports by granting 15 days' free period as against 7 days for import cargo. Also, in 11 of the 12 shipments cited, cargo operations were completed well in time by the Petitioner. And, as has been highlighted by the JNPT, the dwell time charge paid by the IIL on its export shipments on an average comes to about Rs.8.20 PMT (as against Rs.1,419.32 PMT FOB price) which is negligible. This shows that the dwell time given is not inadequate.

(vi). As regards the request for revision of penal berth hire charge recovered, it is relevant to note that the penal charge was levied strictly in accordance with the notified tariff i.e., for stoppage of loading operations. In this case, the following issues can be seen to be relevant:

(a). According to the accepted Guideline, users are not to be held responsible for delays caused by a Port Trust.

In this case, the JNPT was not responsible for the transporters' strike; and, it had no hold over the transporter concerned to eliminate the delay. That being so, it will not be reasonable to attribute the delay to the JNPT.

(b). As can be seen from the details furnished by the JNPT, only a part of the shipment in reference was brought into the Port during the strike period; the other part was not affected by the strike at all. Apart from the fact that, as already stated, the accepted Guideline recognised only delays caused by the Port, the main reason of delay in loading of steel coils in this case has been poor supervision at the jetty by the IIL.

(c). There is an ambiguity in the information given in the documents to suggest that the Petitioner was to aggregate the export cargo through barges and not through trucks. If this were to be so, then, the transporters' strike would not have been relevant to this case at all. But, it was clarified at the joint hearing that the Petitioner had only planned some 'parallel' arrangements to move HR Coils through barges; but, as it happened, the cargo was moved only through trucks. Nevertheless, as earlier stated, since the Port is not to be held responsible for delays caused by third parties engaged by the users, the reference to the transporters' strike cannot be said to be of any consequence.

7.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, the petition filed by the IIL cannot be said to hold any force; and, is accordingly rejected.

7.2. As has been indicated in paragraph 6.(iv) above, the IIL is advised to negotiate with the JNPT to formulate a proposal for introduction of volume discounts. If and when that happens and a proposal therefor is received from the JNPT, it will be taken up separately for consideration. There is no need to keep this case pending with reference to such an uncertain contingency.

S. SATHYAM, Chairman
[No. ADVT/143/Extra/2001]